

Saksansvarlig Stian Aspaas Haugen

Utvalg for teknikk og miljø

01.12.2021

PS 64/21

Innstilling

Behandling i Utvalg for teknikk og miljø

01.12.2021 PS 64/21

Alternativt forslag fra AP v/ forslagsstiller Stig Ler (*begrunnelse og argument legges ved protokoll*)

Melhus kommune fraviker fra vegnorm og N100, og vil gå videre med prinsippet for vegløsningen som er lagt fram i saken.

- Det skal vurderes en løsning der dagens overgang flyttes minimum 5m sørover, ut av privat veg 99504 kryss ved skole/samfunnshus, slik at det er plass til en bil mellom gangfeltet og krysset.

Tilleggsforslag fra SP v/ forslagsstiller Ketil Reitan

Kryssing for G/S-veg Tømmesdalsvegen vurderes med kulvert.

Votering:

Tilleggsforslaget, fikk 4 stemmer og falt.

Rådmannens innstilling mot alternativt forslag, der alternativt forslag ble vedtatt med 10 mot 1 stemme (1SP).

Vedtak:

Melhus kommune fraviker fra vegnorm og N100, og vil gå videre med prinsippet for vegløsningen som er lagt fram i saken.

- Det skal vurderes en løsning der dagens overgang flyttes minimum 5m sørover, ut av privat veg 99504 kryss ved skole/samfunnshus, slik at det er plass til en bil mellom gangfeltet og krysset.

(Begrunnelse og argumentasjon legges som vedlegg).

Bakgrunn for saken:

Georg Øye Arkitektkontor AS har utarbeidet planforslaget på vegne av tiltakshaver og grunneier som er Rønning & Sande Investment Ans.

Planen har som formål å legge til rette for etablering av leilighetsbygg i 3 etasjer med 17 boenheter. Etter flere revideringer har forslagsstiller endt opp med en helt annen løsning på planforslaget enn det som ble framlagt for formannskapet som behandlet det første planforslaget den 20.08.2019, sak 96/19. Planprosessen har resultert i at planen viser omlegging av den kommunale vegen Åsaringen med fortau.

Planforslaget har vært igjennom en lang planprosess med flere revideringer, siden oppstart i 2015. Nedenfor følger en oppsummering av prosessen så langt, hentet fra planbeskrivelsen og supplert fra rådmannen:

- Det ble startet opp reguleringsarbeid for denne tomte så tidlig som i 2015, men prosessen ble avbrutt fordi tiltakshaver mente prosjektet (som viste færre boenheter enn i denne planen) ikke var økonomisk forsvarlig
- 06. september 2018: Det ble avholdt nytt oppstartsmøte, og kommunen støttet oppstart av planarbeidet basert på plan for leilighetsbygg med ca. 17 boenheter i 3 etasjer. Det ble sent ut oppstartvarsel til

relevante instanser og naboer i oktober 2018. Planarbeidet ble også annonsert i aviser og på Melhus kommunes hjemmeside.

- Forslagstiller leverte forslag til reguleringsplan til Melhus kommune 13. juli 2019, der planen viste 17 boenheter i 3 etasjer. Planen ble vedtatt sent på høring 20.08.2019, med frist for innspill den 11.10.2019. I vedtaket ba politikerne om flere parkeringsplasser på bakkenivå.
- Høringsprosessen resulterte i innspill som var kritiske til dagens vegsystem, og trafikk-sikkerheten for myke trafikanter rundt oppvekstsenteret. I innspillene, og i senere lokalt og politisk engasjement kom det opp forslag om å legge Åsaringen nord om leilighetsbygget. Dette ville i neste omgang medføre et makeskifte, der leilighetstomta blir utvida mot sør og vest (den nåværende kommunale veggrunnen sør/vest for gnr/bnr. 238/37), mens den nordlige delen av tomta blir kommunal veggrunn.
- Vinteren 2019/2020: Forslagstiller sender flere skisser til kommunen, og får tilbake-meldinger om at Åsaringen bør legges om, men at svingen er for skarp.
- Møte mellom forslagstiller, administrasjonen i Melhus kommune 31. januar 2020, hvor det ble presentert skisser for omlegging av Åsaringen og makebytte. I møtet og i referatet er kommunen positive til omleggingen og makeskiftet, men de mener radiusen i svingen der ny Åsaringen tar av fra eksisterende Åsaringen er for skarp. De presiserer at vegen må være i samsvar med Melhus kommunes vegnorm. Forslagstiller poengterer at det er fysisk umulig å utforme vegen i samsvar med kommunal vegnorm innenfor egen/kommunal grunn.
- 28. februar 2020: Møte mellom ordfører og grunneier til leilighetstomta. Målet var å få avklart om kommunen ønsker omlegging/makebytte, samt å drøfte fordeling av kostnader i med omlegginga dersom den er aktuell. Grunneier får inntrykk av at kommunen er positiv til omlegginga og makeskiftet.
- 28.05.2020: Forslagstiller hadde møte med kommunen og fikk tilbakemelding om kommunen ønska et forslag med omlagt Åsaringen, -men at svingen var for skarp, og at en reguleringsplan må basere seg på løsning i tråd med kommunens vegnorm.
- Prinsippavgjørelse i formannskapet 16.06.2020: Forslagstiller ba om svar på om kommunen ønsket omlegging av Åsaringen, selv om det er umulig å innfri kommunal vegnorm. Formannskapet fatta følgende vedtak:
Melhus kommune er skeptisk til en ny veiføring på Åsaringen som foreslått i vedlegg. Løsningen vil ikke være i tråd med kommunens vegnorm og kommunen mener dette ikke er en god og trafikksikker løsning. Formannskapet anbefaler at en ikke går videre med en løsning med en så skarp kurvatur på Åsaringen som er en samleveg for et større boligfelt, da vi mener det vil kunne oppstå trafikksikre situasjoner knytta til trafikken langs Åsaringen. Kommunen er positiv til å se på andre løsninger, herunder makeskifte for å få til en bedre helhetlig løsning for tomta som sådan og trafikksikkerheten i området, men at det er viktig å holde seg innenfor gjeldende vegnorm for å sikre trafikksikre løsninger. Ved senere behandling involveres utvalg for teknikk og miljø som fungerer som trafikksikkerhetsutvalg.
- 22.09.2020; Møte mellom forslagstiller og kommunen (Rådmann, plansjef, ordfører og varaordfører) der forslagstiller poengterer at det er umulig å legge om Åsaringen innenfor egen grunn i samsvar med vegnorm. Forslagstiller ber om «signal» vedrørende utfallet av kommunal saksbehandling, før man belaster prosjektet med ytterligere kostnader med å utarbeide en ny plan. Forslagstiller argumenterer også for at omlagt Åsaringen og gangveg skal ha samme bredde som Åsaringen gjennom Teialia. Forslagstiller fikk muntlige tilbakemeldinger om at kommunen ønska å se en omlagt Åsaringen i reguleringsplanen, men de ønska ikke å uttale seg angående fremtidig saksbehandling.
- Oktober/november 2020: Grunneier på leilighetstomta prøver (uten hell) å forhandle med naboen i nord om makebytte, med mål om å legge «svingen» inn på hans grunn.
- 15. januar 2021: Forslagstiller leverte reguleringsplan og fravik fra vegnorm til saksbehandling.
- 26.03.2021: Kommunen gir tilbakemelding på reguleringsplanen, med krav/forslag til endringer. Mellom annet stiller kommunen krav om uavhengig geoteknisk vurdering av tomta.
- 15.09.2021: Melhus kommune mottar revidert planforslag med de endelige løsningene fra forslagstiller. Forslagstiller sier at de nå ikke ønsker å gjøre flere revideringer og ber om at dette planforslaget nå blir politisk behandlet.

Det er framlagt en endret vegløsning en dagens Åsaringen forbi planområdet. I tråd med formannskapets vedtak av 16.06.20, sak 84/20 framlegges ny vegløsning for utvalget for teknikk og miljø, som trafikksikkerhetsutvalg og med delegert myndighet fra kommunestyret til å avgjøre saker av prinsipiell betydning innenfor vegloven.

Saksutredning:

Trafikksikkerhet og fravik fra vegnorm:

Ny vegløsning legger opp til et ganske endret trafikkbilde for gående og kjørende, i område ved omlegging av Åsaringen. Nytt forslag flytter vegen nord for planområde med kryssløsning ved innkjøring til skolen fra Tømmesdalsvegen. Forslagstiller med plankonsulent har i flere møter med kommunen drøftet dette grepet, både for å bedre trafikksikkerhet i område, men også for å få bedre plass internt på planområde. Det vises ellers til oppsummering av prosessen så langt lengre opp i saksframlegget.

Forslagstiller med plankonsulent begrunner omlegging av Åsaringen med at omleggingen er et ønske om å bedre trafikksikkerheten rundt oppvekstsenteret, -og spesielt sikkerheten for myke trafikanter. Omleggingen har mange fordeler, -og spesielt med tanke på trafikksikkerhet og logistikk. Det pekes på kjøretøy av tyngre typer som har behov for å kjøre til Teialia. Det er for eksempel ikke bussruter i boligfeltet, og normalt store lastebiler (renovasjonsbiler og brannbiler) kan kjøre gjennom svingen, men vil beslaglegge begge kjørefelt.



Figur 1: T.v. situasjonsplan fra planforslag behandlet 20.08.19 i FSK, t.h. situasjonsplan i gjeldende planforslag.

Slik rådmannen ser det, så er det både fordeler, men også ulemper med foreslåtte omlegging. Det er mest hensiktsmessig å dele den vurderingen i trafikksikkerhetsvurdering knyttet til kjørende på en side, og gående på en annen side.

Vegnormaler og kommunal vegnorm:

Melhus kommune har en vegnormal som gjelder for bl.a. kommunale vegger. I tillegg har Statens Vegvesen vegnormaler som er utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter vegloven § 13. Forskriftene gir generelle rammer for vegens utforming og standard, og gjelder alle offentlige vegger.

Vegnormalene skal i henhold til forskriften etter veglovens § 13 gjelde for all planlegging og bygging av vegger, og gater på det offentlige vegnettet. Kommunen kan fravike vegnormalene for kommunale vegger.

Vegnormalene har to nivå av krav – skal og bør – der skal-krav er de viktigste.

Krav i SVV's håndbok N100 for samleveg 1 (Sa1) sier at det skal være en minste horisontalradius på 55 meter. Forslaget viser en løsning der radius vil være 9,5 meter. Kjøretøy større enn personbil må krysse motgående kjørefelt for å håndtere svingen. Her kommer skal-kravet inn – som betyr at det i utgangspunktet skal følges. Rådmannen definerer Åsaringen som en samleveg på grunn av den relativt høy ÅDT på 906.

Kjørende:

Det legges opp til en omlegging av Åsaringen, nord for planområde. Ny veg møter ikke normkrav satt i kommunens vegnorm og håndbok N100. I hovedsak gjelder dette svingen som går ut ifra eksisterende veg. Denne vil ikke få ønsket kurvatur eller radius.

Tellinger utført oktober 2018 viser en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 906. 2,5 % er tungtrafikk, som utgjør ca. 22 turer av ÅDT.

Avvikene fra kommunens vegnorm og håndbok N100 går ut på:

- Radius viser (cl) i svingen på 9,5 meter og innerradius (asfaltert kant) på 8,5 meter. En større radius ville medføre at utearealet og parkeringsarealet på leilighetstomta blir for lite (se drøftinger i vedlegg 5A_teknisk notat og planbeskrivelse_08.09.21). Forslagstiller viser til N100 tabell B.1, som sier at i gater hvor det ikke er kvartalsstruktur, bør radiusen være min 40 m. Krav i SVV's håndbok N100 for samleveg 1 (Sa1) sier at det skal være en minste horisontalradius på 55 meter. Forslaget viser en løsning der radius vil være 9,5 meter. Kjøretøy større enn personbil må krysse motgående kjørefelt for å håndtere svingen. Her kommer skal-kravet inn – som betyr at det i utgangspunktet skal følges.
- Vegbredde i sving mot eksisterende veg er på 5 meter istedenfor 6 meter.

Andre punkt som ikke er avvik fra norm, men som er en utfordring:

- Avkjørsel til bolig i nord vil komme i en innerkurve – vedlagte skisse viser ikke hvordan denne skal løses. Dette vil potensielt medføre utfordringer med tanke på sikt og

Forslagstiller viser til en rekke fordeler med omlegging av vegsystemet, til tross for avvik fra vegnormen. Det vises til at det er fartsgrense på 30 km/t i Åsaringen. Den strenge kurvaturen bidrar til å sikre at farten holdes nede på grunn av svingen. Videre vil omleggingen medfører mindre støy og støvforurensning mot leilighetsbygget og uteområde på tomten, siden avstanden til vegen er større, og farten må holdes lav. Det blir mindre trafikk forbi bygget på Tømmesdalsvegen, da hovedtyngden av biler kjører til/fra nord (mot Melhus). Videre vil det for skolen bli vesentlig mindre trafikk forbi denne, da det aller meste av trafikk vil gå nordover mot E6. I tillegg vil det bli om lag 50 meter kortere veg langs med Åsaringen.

For myke trafikanter vil det være mindre trafikk som vil trafikkere Tømmesdalsvegen ved fotgjengerfeltet mot skolen. Dette vil sørge for at sjansen for ulykker mellom gående og kjørende reduseres på dette punktet. Med tanke på at myke trafikanter på veg mellom Teialia og oppvekstsenteret får lenger avstand til boligene/balkonger/uteområder. Dette anses som en fordel for myke trafikanter, og også for beboerne i leilighetene.

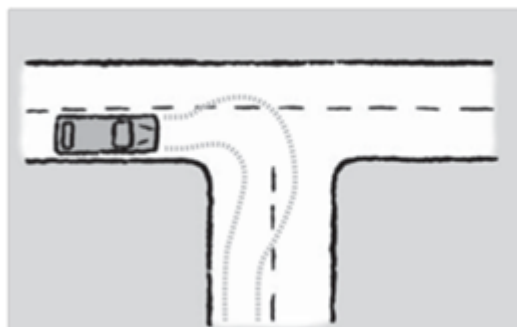
Rådmannen er for så vidt enig i at kurvaturen kan bidra til å begrense farten, men ser det også som en stor utfordring av renovasjonsbil for eksempel ikke vil kunne klare svingen innenfor eget kjørefelt slik den er tegnet opp. Åsaringen har i dag en ÅDT på 906, noe som tilsvarer en relativt stor trafikkmengde.

Tillatt dimensjonerende kjøremåte for vegen er kjøremåte C. Dimensjonerende kjøremåte beskriver den frihet et kjøretøy vil ha i veg/kjørearealet ved trafikkering, delt i klasse A, B og C. Kjøremåte C vil primært være knyttet til et kryss og ikke i sving som i dette tilfellet (ref. N100).

«Ved kjøremåte C forutsettes følgende når det gjelder dimensjonerende kjøretøy:

- kjøretøyet forutsettes å kunne bruke hele kjørebanebredden både i den veg/gate kjøretøyet svinger av fra og i den veg/gate kjøretøyet svinger inn i
- valgt kjøretøy forutsettes å kjøre gjennom krysset med en lavere fart enn 15 km/t
- kjøretøyet vil i noen tilfeller måtte regne med å rygge på snuplasser.» (kap F.2 – N100)

Kjøremåte C

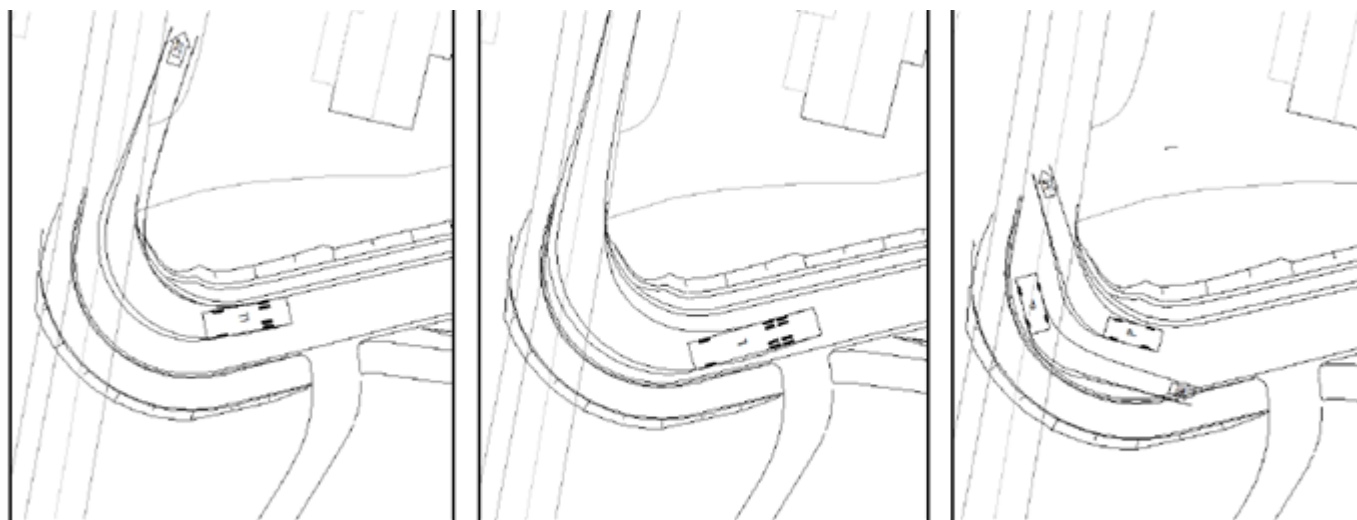


Figur F.10: Kjøremåte C

I områder med begrenset tilgang på areal, vil det være aktuelt å dimensjonere ulike elementer i veg-/ gatesystemet etter kjøremåte B eller C for større kjøretøy, og etter kjøremåte A for mindre kjøretøy. I slike områder vil det være viktig å vurdere alternative kjøreruter for å sikre større kjøretøy framkommelighet etter kjøremåte B eller A.

Det er foreslått en alternativ kjørerute for større kjøretøy. Fremtidig trase av E6 er på nåværende tidspunkt ikke bestemt, men et forslag vil påvirke denne alternative ruten. Slik E6 alternativet forbi Hovin er presentert tidligere, så vil Åsaringen stenges nord i planområde. Det vil dermed ikke være omkjøringsmuligheter slik forslagstiller har lagt til grunn i sin begrunnelse. Endelig trase forbi Hovin er derimot ikke endelig bestemt.

Stigning på veg medfører også en utfordring i forhold til trafikksikkerhet og framkommelighet på vinter. Kurvatur med liten radius sammen med en stigning på 7,5 % er en kombinasjon som en vet fungerer dårlig de dagene med mye snø og glatt føre. Dette gir erfaringsmessige utfordringer hvor stigning og kurvatur medfører større fart enn ønskelig, og det vil være mer krevende og kjøre ned med stort fall og kurvatur. Dette øker ulykkesrisikoen i svingen slik den er skissert.



Figur 2: T.v. Springkurve for Liten Lastebil, midten springkurve for Laste bil, 12 meter lang, t.h. Springkurver for personbiler

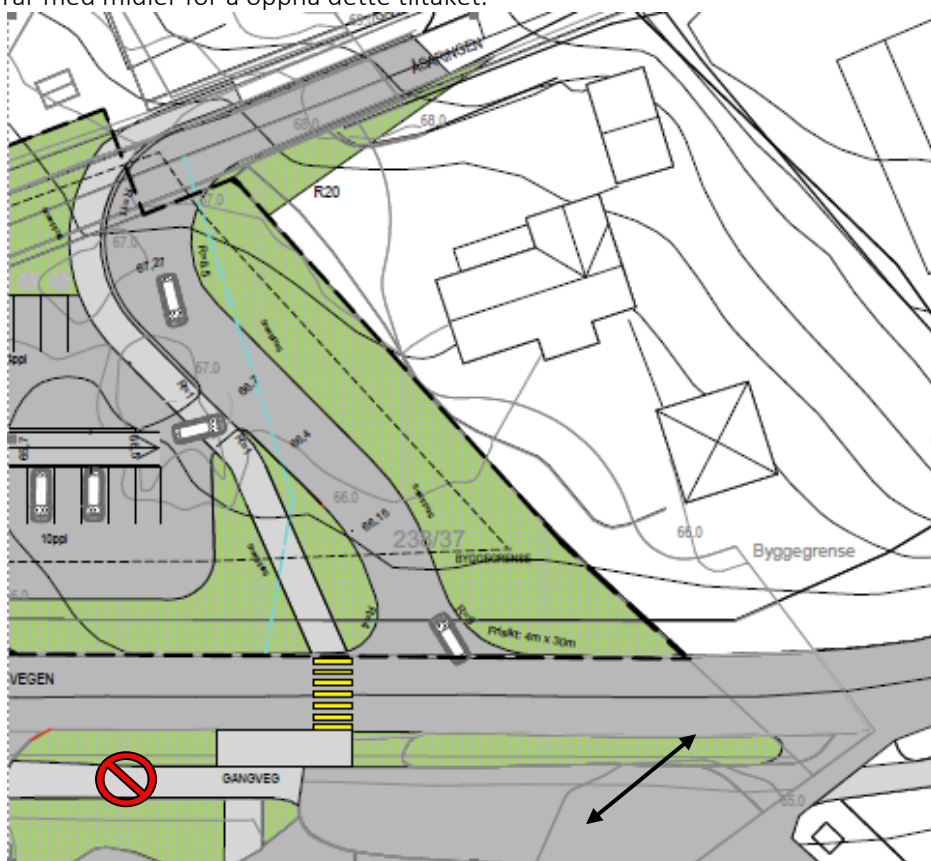
Forslagstiller har i sine innsendinger forsøkt å revidere vegutbyggingen i tråd med kommunens vegnorm og N100. Det er underveis i prosessene gjort flere revideringer tegninger etter tilbakemelding fra kommunen. Blant annet har et av grepene som har vært prøvd å redusere omfanget av utbyggingen. Dette ble derimot konkludert fra

forslagstiller med å være lite økonomisk bærekraftig for prosjektet, og redusere bygget eller antall leiligheter. Det har også vært samtaler med eier av eiendommen 238/29 for å kjøpe ut deler av denne. Dette har derimot ikke ført fram, og det har da vist seg å være fysisk umulig å legge Åsaringen nord på gnr/bnr. 238/37, innenfor eiendomsgrensa, -og få en løsning i samsvar med den kommunale vegnormen/N100.

Myke trafikanter:

Omlegging av Åsaringen som vist i framlagte skisser har i all hovedsak positive ringvirkninger for myke trafikanter. Dagens veg Åsaringen har fortau som leder ned mot krysset Åsaringen/Tømmesdalsvegen. Krysset har fotgjengerovergang, men ligger såpass langt sør for skolen at skolebarn som kommer ned hit ikke bruker denne vegen. De benytter isteden et sti som går nord over dagens planområde som leder til et fotgjengerfelt som går inn til innkjøringen til skolen. I tidligere planforslag var denne foreslått beholdt, men med noen små justeringer. Etter høring og offentlig ettersyn kom det derimot inn del negative høringsmerknader fra blant annet skole, FAU og beboere i område som mente denne løsningen var farlig trafikksikkerhetsmessig. Nytt planforslag viser derfor en omlegging av veg og fortaussystemet i område. Planen medfører at myke trafikanter slipper å krysse trafikken i Åsaringen på veg til/fra oppvekstsenteret, noe som vil bedre trafikksikkerheten. I tillegg er nåværende avkjøringen mot Åsaringen oppgitt å være problematisk i høringsmerknadene, fordi to kryss ligger nær hverandre, i tillegg til en fotgjengerovergang mellom de to kryssene. Nytt planforslag medfører en forbedring for avkjørsler og kryss. Spesielt med tanke på at hovedtyngden av kjøretøy til og fra Åsaringen ikke lenger krysser areal hvor myke trafikanter ferdes.

Ulempene med framlagte forslag er at nytt fortau vil ligge i innkjøringen til nytt boligområde, men det antas at trafikkmengden her vil være relativt lav. I tillegg vil det være relativt oversiktlig og gode siktforhold, forutsatt at det opparbeides gatelys i tråd med kommunens norm. Løsningen slik den er framlagt innebærer også at det foretas tiltak ved inn- og utkjøring ved Hovin skole, noe som ligger utenfor planområde. Dagens innkjøring ved fotgjengerfeltet må stenges for å oppnå tilfredsstillende trafikksikkerhet for kryssende myke trafikanter. Dette gjør at man slipper å dele vegareal i et område som er dårlig opplyst. I utgangspunktet er ikke rådmannen negativ til dette tiltaket, da dette vil sørge for en langt mer trafikksikkerkryssing for myke trafikanter. Det forutsetter derimot at kommunen bidrar med midler for å oppnå dette tiltaket.



Figur 3: Situasjonsplan viser hvor det er aktuelt med stenging av innkjørsel og hvor inn og utkjøring vil opprettholde

Konsekvenser for folkehelse:

Forslåtte fortau og gang- og sykkelveg legger opp til en god løsning for myke trafikanter og er med på å fremme gange som framgangsmåte.

Konsekvenser for klima og miljø:

Planforslaget legger opp til en kortere vegløsning, noe som vil bidra med og holde klimautslipp ned. Samtidig vil en bedre tilrettelegging for gående sørge for at flere kan velge gange foran bil til skole og butikk i nærområdet.

Rådmannens vurdering og konklusjon:

Rådmannen har gått igjennom innsendte tegninger og argumentasjon for omlegging av dagens veg Åsaringen, og opparbeidelse av fortau/gang- og sykkelveg. Slik rådmannen vurderer det så foreligger det både fordeler og ulemper med framlagte løsning slik de er skissert.

For gående mener rådmannen at de skisserte løsningen klart bidrar til å fremme og bedre trafiksikkerheten. Det er i dag allerede etablert et trafiksikkert tilbud for alle gående med fortau langs med Åsaringen, overgang til fortau og gang- og sykkelveg til skolen langs med Tømmesdalsvegen. Utfordringene i dag er derimot at denne ruten medfører en lang omveg, slik at skolebarn og gående fra Teialia ikke bruker dette. Det er i dag en snarveg over eiendom 238/37 som heller blir brukt. Denne snarvegen har ikke veglys og blir ikke driftet på vinteren. I tillegg fører denne snarvegen til et fotgjengerfelt som ender i innkjøringen til skolen. I tillegg er det begrenset hvor godt opplyst dette område er med veglys. For øvrig er fortau og gang- og sykkelveg utformet i tråd med kommunens vegnorm og håndbok N100 fra Statens vegvesen.

Omlegging av selve vegen Åsaringen medfører opparbeidelse av et nytt vegstykke fra Tømmesdalsvegen opp til påkobling til eksisterende Åsaringen. Etter en helhetlig gjennomgang kan ikke rådmannen anbefale at man går videre med vegløsningen slik den er skissert. Store deler av vegen oppfyller kommunens vegnorm, men svingen i påkobling til dagens Åsaringen blir for krapp. Det vurderes dit hen at det ikke kan anbefales en løsning der lastebiler ikke klarer og holde seg innenfor sitt eget felt. Dette vil potensielt kunne betraktelig øke ulykkesfrekvensen i denne svingen. Brannbil vil kun måtte komme frem ved en eventuell brann, mens renovasjonsbiler har regelmessig kjøring. Dersom renovasjonsbil trenger begge kjørefelt, vil dette bidra til å betraktelig øke ulykkesrisikoen for en veg med 900 ÅDT.

Radius på sving som skissert vil også være en utfordring under vinterhalvåret, da dette vil gi utfordringer for biler som skal opp ned vegen. Dette vil også slik rådmannen vurderer det være med å øke ulykkesrisikoen på stedet.

Samlet sett kan ikke rådmannen anbefale vegen slik den er skissert, da trafiksikkerheten for kjørende ikke er god nok. Rådmannen kan heller ikke anbefale og ta over en veg som ikke er i tråd med skal- krav i kommunens vegnorm og håndbok N100. Dette er også en videreføring av formannskapets vedtak av 16.06.20, sak 84/20, hvor det ble anbefalt å ikke ta over en veg som strider med kommunens vegnorm. Kommunen mente også her at dette ikke er en god og trafiksikker løsning. Formannskapet anbefalte at man ikke gikk videre med en løsning med en så skarp kurvatur på Åsaringen som er en samleveg for et større boligfelt. Rådmannen mener dette vedtaket og vurderingen fortsatt gjør seg gjeldende.

Vedlegg:

2018013_A3_Plankart_REV1_08sept2021.pdf

2018013_Planbeskrivelse_REV1_08_09_2021.pdf

Svar: 2018013, Åsaringen, eventuell omlegging av veg Åsaringen

2018013_Vedlegg 5B_REV1_08_09_21.pdf

2018013_Vedlegg1_Situasjonsplan_REV1_14_09_21.pdf

2018013_Vedlegg 5A_Teknisk notat_A4_11_01_2021.pdf

Samlet saksfremstilling - 238/37 Detaljregulering Åsaringen, FSK 16.06.20, sak 84/20

Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken:

